

PNEUMATIC TIRE

439 5115,021

Publication number: JP2043233

Publication date: 1990-02-13

Inventor: ROBAATO JIYON BURAIZE; BURAIAI DEIBITSUDO
UIRIAMU PAU

Applicant: SUMITOMO RUBBER IND

Classification:




- International: *B60C1/00; C08L9/06; C08L21/00; C08L33/04;
C08L33/06; C08L51/04; B60C1/00; C08L9/00;
C08L21/00; C08L33/00; C08L51/00; (IPC1-7):
B60C1/00; C08L21/00; C08L33/06; C08L51/04*

- European: *B60C1/00H; C08L21/00*

Application number: JP19890160230 19890629

Priority number(s): GB19880015793 19880702

Also published as:

 EP0351054 (A1)
 US5115021 (A1)
 EP0351054 (B1)

Report a data error here

Abstract of JP2043233

PURPOSE:To improve steering response and wet grip by using a mixture of a base elastomer with a specified steering-responsive substance in a tread part. **CONSTITUTION:**A steering-responsive substance (B) is obtd. by graft-copolymerizing an unsatd. compd. selected from a 1-6C alkyl (meth)acrylate (e.g., methyl methacrylate) onto a natural or synthetic rubber. Then, a base polymer (A) selected from SBR elastomers and cis-1,4-polyisoprene is mixed with 5-60wt.% component B and carbon black, an anti-decomposition agent, a vulcanization accelerator, etc., and the mixture is used in a tread part.

Data supplied from the *esp@cenet* database - Worldwide

⑫ 公開特許公報(A) 平2-43233

⑬ Int. Cl.⁵

識別記号

序内整理番号

⑭ 公開 平成2年(1990)2月13日

C 08 L 21/00
B 60 C 1/00
C 08 L 21/00
33/06
51/04

LBK A
LB F B
L J B
L K Z

6770-4J
7006-3D
6770-4J
7311-4J
6904-4J

審査請求 未請求 請求項の数 10 (全6頁)

⑮ 発明の名称 空気入りタイヤ

⑯ 特 願 平1-188230

⑰ 出 願 平1(1989)6月29日

優先権主張 ⑱ 1988年7月2日 ⑲ イギリス(GB) ⑳ 8815793.8

⑳ 発 明 者 ロバート・ジョン・ブ イギリス国 バーミンガム ビー 258 ユー エル、ヤ
ライゼ ードレイ、ザ コーズウェイ 31番

㉑ 発 明 者 ブライアン デイビッド イギリス国 ウオリツクシャー シー ブイ 11 4 ナ
ド ウィリアム バウ イー エル、ナニートン、ロス ウエイ 13番
エル

㉒ 出 願 人 住友ゴム工業株式会社 兵庫県神戸市中央区備前町1丁目1番1号

㉓ 代 理 人 弁理士 青山 葆 外2名

明 細 書

1. 発明の名称

空気入りタイヤ

2. 特許の請求の範囲

1. トレッド部がベースエラストマーと、ハンド
ル芯客物質としてメタクリル酸、アクリル酸及
びその低級アルキルエステルより選択される不飽
和化合物のポリマーとの混合物を含有する空気入
りタイヤ。

2. 該ポリマーが共重合体である請求項1記載
の空気入りタイヤ。

3. 該共重合体がイソプレンと該不飽和化合物
とのグラフト共重合体である請求項2記載の空気
入りタイヤ。

4. 該共重合体がゴムを該不飽和化合物でグラ
フト重合する方法で生成した請求項3記載の空気
入りタイヤ。

5. ゴムが天然ゴムラテックスである請求項4
記載の空気入りタイヤ。

6. 該不飽和化合物がメチルメタクリレートで

ある請求項1～5の何れかに記載の空気入りタイ
ヤ。

7. ハンドル芯客物質が該ベースエラストマー
とハンドル芯客物質との合計の5～60重量%の
量で混合物中に存在する請求項1記載の空気入り
タイヤ。

8. ハンドル芯客物質の量が15～55重量%
の範囲内である請求項1記載の空気入りタイヤ。

9. 混合物が、(a)ベースポリマーとしてS B
Rエラストマー若しくはンス-1,4-ポリイソ
プレン、および(b)ハンドル芯客物質としてイソ
プレンとメチルメタクリレートのグラフト共重合
体を含有し、該グラフト共重合体が該ベースエラ
ストマーとハンドル芯客物質の合計の10～40
重量%を構成する請求項1記載の空気入りタイヤ。

10. 該混合物中のポリ(メチルメタクリレート)
の量が該ベースエラストマーとハンドル芯客物質
の合計の3～20重量%の範囲内である請求項6
記載の空気入りタイヤ。

3. 発明の詳細な説明

本発明は道路上での性能を改善した空気入りタイヤ(pneumatic tyre)に関する。特に履った道路表面上でのハンドル応答(steeering response)若しくはフリクショナルグリップ(frictional grip)(ここでは「ウェットグリップ(wet grip)」と云う。)を改善する方法に関する。本発明の好ましい態様ではハンドル応答とウェットグリップとの両者が改善される。

ハンドル応答とは、運転中に小さなステアリングインプット(ハンドルの回転約15°若しくは約0.5°のスリップ角(slip angle))を与えた場合の「直進(straight ahead)」車の位置からのずれ(deviation)率として定義される。ハンドル応答は自動車レースに於いて非常に重要である。ハンドル応答(これはタイヤのコーナリングステップネスに密接に関連する。)を高めるために従来行なわれてきたことは、一般的にはタイヤコンパウンドの剛性、特にトレッドの剛性を高めることであった。しかしこの過去の試みに於いて、コンパウンドの剛性を高めれば、タイヤのエネルギーマン吸収ポテンシャル

である。以下の記載においてエステルとして特にメチルメタクリレートを用いることがある。

ハンドル応答物質は好ましくはメタクリル酸若しくはアクリル酸の低級アルキルエステルで変性した天然若しくは合成ゴム(ここでは補助ゴム(auxiliary rubber)と云う。)である。例えば、その変性ゴムはゴムを上述のエステルでグラフト若しくは他の重合を行なうことにより得られる。例として、補助ゴムが天然ゴムである場合、変性ゴムは天然ゴムと上述の単量体エステルとのグラフト重合で得られる生成物である。このグラフト重合は、例えば補助ゴムとエステルの乳濁液若しくは分散液中で行なわれる。変性ゴム中の低級アルキルエステルの含有量は、例えば変性ゴムの5〜60重量%(例えば15、20、30、40、50重量%又は15〜50重量%の範囲内の他の割合)のものである。

本発明のタイヤを製造するに際し、ハンドル応答物質は、トレッド部が加硫後にエラストマー組成物を含有する空気入りタイヤのハンドル応答を

本(損失コンプライアンス)により低くなるためにタイヤのウェットグリップが対応して低下するということが判った。

今回驚くことに、或る系添加物(本明細書中では「ハンドル応答物質」と云う。)を含有させることにより、ウェットグリップに何らの実質的な悪影響を及ぼすことなくタイヤのハンドル応答を実質的に高めることが出来るということが判った。

従って本発明は、トレッド部がベースエラストマー(base elastomer)と、ハンドル応答物質としてメタクリル酸、アクリル酸及びその低級アルキルエステルより選択される不飽和化合物のポリマーの混合物を含有する空気入りタイヤを提供する。

好ましくは低級アルキルエステルは低級アルキル基が1〜8個の炭素原子を有するものである。そのような低級アルキル基としては、例えばメチル、エチル、(n若しくはiso-)プロピル又は(n-, iso-, sec-若しくはter-)ブチルである。このエステルは好ましくはメタクリル酸の低級アルキルエステルであり、例えばそれはメチルメタクリレ

チドに増加させ、他方、組成物の他の好ましい特性を損なう際には多くない割合であれば、エラストマー組成物中に如何なる割合でも使用される。ハンドル応答物質の適当な量は、少なくともも成る程度その低級アルキルエステル含量に依存する。しかし一般に、ハンドル応答物質はゴム100重量部、即ちタイヤトレッドポリマー(以下ベースポリマー(base polymer)と云う。)とハンドル応答物質との総計の100重量部につき5〜100重量部の範囲内の量で使用される。ベースポリマーがSBRゴムである場合、ハンドル応答物質の量は好ましくは100部のゴムにつき10〜50部、特に15〜30部の範囲内の量である。ベースポリマーが天然ゴムである場合、ハンドル応答物質の量は好ましくは100部のゴムにつき10〜80部、特に15〜40、50若しくは60部の範囲内の量である。以下の実施例より判るように、MG30及びMG49と表わされたハンドル応答物質を100部のゴムにつき20部の量で使用するとうまい結果が得られた。

所望なら、ハンドル応答物質の懸濁液をタイヤトレッド組成物中のメチルメタクリレート(若しくは他の低級アルキルエステル)の量で稀釈することが出来る。従って、以下の実施例2のようにハンドル応答物質MG30が100部のゴムにつき20部の量で使用され且つメチルメタクリレートを30重量%含む場合は、トレッド組成物中のメチルメタクリレート含量は約8%である。MG49が100部につき20部の割合で使用されている実施例3では相当する値は約9.8%のメチルメタクリレート含量である。

ハンドル応答物質はエラストマー組成物中に如何なる方法で導入してもよい。しかし、ハンドル応答物質は一般に組成物中に加硫剤の配合と同時に、かつ同様の方法で配合される。

メタクリル酸若しくはアクリル酸の低級エステルの代わりに、又は共に、本発明に於いてはメタクリル酸及び/又はアクリル酸を使用しても良い。従って、例えばハンドル応答物質は補助ゴムとメタクリル酸及び/又はアクリル酸のグラフトポリ

メルメタクリレート)を30及び40重量部の平均割合(average proportion)で含有する。両者ともマレーシア国、クアランプール、P.O.ボックス169のマレーシアゴム研究所(Rubber Research Institute of Malaysia)より入手した。

SR(23% S) - ステレン含量23重量%を有するステレン-ブタジエン共重合体。

SMR20 - 天然ゴム。

N375 ブラック - カーボンブラック。

エナフレックス(Enerflex)94 - 英國石油会社(British Petroleum Company)より市販の芳香族エキステンダー油。

SPPD - 抗分解剤(antidegradant)。

TMQ - 抗分解剤。

CBS - シクロヘキシルベンズチオアゾルスルフェナムド加硫促進剤。

実施例で述べるステアリン酸はゴム工業用に市販されている脂肪酸の混合物であり、炭化水素鎖中に9-21個の炭素原子を有する脂肪酸を含有していた。

くは他の共重合体であってもよい。

本発明を次の実施例に基づいて説明する。ここで実施例1と4はコントロール、即ち全くハンドル応答物質を含まない例であり、実施例2、3、5及び6はハンドル応答物質を含む本発明の実施例である。

実施例1、2及び3並びに4、5及び6で使われるベース弾性ポリマーはそれぞれ、乳剤系SR及び天然ゴムであった。そして配合剤は、組成物が実施例1〜3に於いては自動車タイヤのトレッドに適するようにそして実施例4〜6に於いてはトラックタイヤに適するように選択した。実施例7〜12はそれぞれ実施例1〜6の組成物を加硫して得られる加硫化組成物に関する。

実施例中において全ての「部」は、特に指示しない限り重量に基づき、使用される略語は次の意味である：

MG30とMG49は各々天然ゴムラテックス中でメチルメタクリレートにグラフト重合して得られるグラフト共重合体であり、それぞれポリ(メ

実施例1〜6のゴム組成物は密閉式ミキサー中で表1に示す成分を混合して得た。生成組成物を試験片に成形し、硬化を以下に述べる条件で行った。

実施例2及び3のゴム組成物は、20部のベースポリマーの代わりに20部のMG30及びMG49をそれぞれ含む以外はコントロールの実施例1と同じ組成を有する。同様に、実施例5及び6のゴム組成物は、20部のベースポリマーの代わりに20部のMG30及び、MG49をそれぞれ含む以外は実施例4と同じ組成を有する。

実用例	No.	表 1					
		1	2	3	4	5	6
SBR(23% S)		100.00	80.00	80.00			
SMR 25(NR)		—	—	—	100.00	80.00	80.00
MG 30		—	20.00	—	—	20.00	—
MG 49		—	—	20.00	—	—	20.00
酸化亜鉛			1.50			4.00	
ステアリン酸			1.00			2.00	
N 375 ブラック			70.00			50.00	
芳香族油			37.50			—	
G PFD			1.00			1.00	
TMQ			0.50			0.50	
パラフィンワックス			1.00			1.00	
硫黄			1.00			1.20	
CBS			1.80			1.20	
			<u>216.10</u>			<u>160.90</u>	

実用例 7~12

実用例 1~6 の 6 つの各々のゴム組成物の一部を試験サンプルに成形し、15分かけて165℃に昇温しこの温度で20分間保持して加硫した。生成した加硫試験サンプルを、「国際ゴム会議 (International Rubber Conference) 1972 会報」で公表された J. E. スミス (J. E. Smith) と E. C. サムナー (E. C. Sumner) の論文に記載の動電率装置を使って試験した。試験条件並びに湿潤弾性率及び誘電率率に対し得られた値を以下の表 2 に示す。

表 1 の 6 つの各々のゴム組成物の別の一部を道路路面上でウェットグリップを評価する為に試験した。それらの各組成物を 2.25~8 インチ (57~203 mm) サイズを有するモデルタイヤのトレッドコンパウンドとして使用した。このタイヤを 155℃で60分間の加硫条件下にて成形した。これらのモデルタイヤに対し次のような 2 つの試験をした。

デルグリップ (デルグリップ (Deltagrip)) は登録

商標である。)、道路面上でのグリップ (grip) を、「国際ゴム会議会報」、1986、ゴートンブルグ (Gothenburg)、スウェーデン、で公表された R. J. ブライセ (R. J. Blythe) の論文に記載の内部ドラム機 (internal drum machine) を使って測定した。ウェットグリップの測定はピーク及び残留 (locked) 車輪滑り摩擦に対し 8.9~22.4 m/sec スピードの範囲で行なった。試験をデルグリップ表面の代わりにブリッドポート (Bridport) じゃり表面を使って繰り返した。結果をコントロールと比較して標準化 (normalise) した。結果を (2 つの表面に対する平均標準値 (mean normalised value) と共に)、表 3 に示す。

実施例 No.	1	2	3	4	5	6
動定数						
減速(DRA)						
3%減速(deflection)						
と15Hz						
23℃に於ける						
縦弾性率(MPa)	11.0	12.4	13.9	-	-	-
23℃に於ける						
誘電率	0.40	0.42	0.44	-	-	-
ハンドル応答の						
計算値	6.5	7.0	7.5	-	-	-
「ウェットフーナリン						
グ」(vol. coarsening)	0.58	0.58	0.60	-	-	-
の計算値(s)						
30℃に於ける						
縦弾性率(MPa)	-	-	-	8.6	8.4	9.6
30℃の誘電率	-	-	-	0.13	0.16	0.17

表 3

実施例 No.	7	8	9	10	11	12
ウェットグリップ						
(内無ドラム)						
ブリッドポートヒヤリ						
(ピーク)	100	102	104	100	105	108
ブリッドポートヒヤリ						
(後部)	100	104	105	100	110	107
デルグリップ(ピーク)	100	102	105	100	102	92
デルグリップ(後部)	100	105	103	100	100	105
平均率	100	102	103	100	105	107%

*デルグリップピークを除く。

表2及び表3より、MG30及びMG49を使用すると、ベースポリマーが天然ゴムの場合に特に、剛性及びウェットグリップが増加したことが判る。

実施例7～12の各々のゴム組成物の流動度測定結果を以下の表4に示す。表4に示すパラメータシンボル(parameter symbols)の平均化及び計算法は以下の表5で与えられる。

表 4

パラメータシンボル	実施例 No.						単位
	7	8	9	10	11	12	
BHmax	2	2	2	2	2	2	
α ₁	.96	1.14	1.13	2.48	2.87	3.82	mm
S	6.42	6.87	7.05	4.43	4.43	4.20	分
T25	7.83	7.83	8.33	5.38	5.47	5.25	分
T99	13.08	12.25	12.55	7.75	8.80	7.92	分
CR	.67	.85	.89	1.73	1.73	1.74	mm/分
Max-mix	5.49	5.77	5.94	6.96	7.25	7.59	mm
OT	6.46	6.91	7.07	9.44	9.91	10.32	mm
WT	-	-	-	-	-	-	mm
RR	0.03%	-	-	-	-	-	mm/分
R1(1)	-	-	-	-	-	-	-
R1(15)	-	-	-	-	-	-	-
T100	22.83	22.97	23.25	13.59	13.58	14.67	分

表 5

パラメータの記述			
パラメータ	シンボル	計 算	単位
可塑度	min	最小トルク	Na
スコッチ	S	minまでの時間+0.2265Ns (+2.0インチlbs)	分
35%×リンクデンシティ(link density)までの時間	T35	(max-min)の35%までの時間	分
90%×リンクデンシティまでの時間	T90	(max-min)の90%までの時間	分
変化速度	GR	$0.9(max-min) - 0.2265$ $T90 - S$	Na 分
×リンクデンシティ	max-min	最大トルク-最小トルク	Na
最適トルク	OT	逆転(reversion)が起こる時の最大トルク	Na
最大トルク	MT	逆転が起こらない時の最大トルク	
<u>注意</u> MTは試験されるコンパウンドに対し選択された時間に依存する60、90若しくは120分のものであり得る。			
逆転率	RR	$OT - OTを越えるトルク : 0 \text{ min}$ 10	Na 分
逆転インデックス(1) (reversion index(1))	RI(1)	$100(OT - 50 \text{ 分でのトルク})$ $OT - min$	-
逆転インデックス(16)	RI(16)	$100(OT - 16 \text{ 時間でのトルク})$ $OT - min$	-
最適トルクまでの時間	T100	逆転率計算用のT100+10を計算するに要する時間	分